

## بخش دوازدهم عبور از دریای مازندران

ساعت ۸ بعدازظهر روز یکشنبه ۱۱ ماه مه اسباب خود را به بندر بردیم و به کشتی بخار میخائیل<sup>۱</sup> که از بندر شرکت حمل و نقل مرکور قفقاز<sup>۲</sup> در نیمه‌شب حرکت می‌کرد تحویل دادیم. پس از انجام کارهای ضروری، شام را در کشتی صرف کردیم. آنگاه آقایان مهندس کروسل و مهندس لامبرت برای خداحافظی و آرزوی سفرخوش به دیدار ما آمدند. به زودی مسافرین که تعداد آنها نسبتاً زیاد بود سوار کشتی شدند. در میان آنها یک پسر جوان و هوشیار ایرانی که به مدت سه سال در کالج نظامی مسکو تحصیل کرده و اکنون برای دیدن پدر خود به مدت دو ماه به ایران سفر می‌کرد، نظر ما را به خود جلب کرد. او پسر مصباح‌الملک<sup>۳</sup> بود که به عنوان مسئول امور روسیه در وزارت خارجه در تهران مشغول خدمت بود. یک زن و مرد جوان روسی هم بین مسافران بودند. مرد جوان که افسر ارتش روسیه بود به همراه همسر زیبایی خود عازم لنکران بود تا در مدت مرخصی از آب معدنی آنجا استفاده کند. یک خانواده آلمانی و یک دکتر آمریکائی هم که قصد سفر به تهران را داشتند با این کشتی سفر می‌کردند.

به محیط باز عرشه رفتیم. هزاران ستاره، چراغ‌های نفتی شهر با نور ضعیف و چند لامپ الکتریکی در تاریکی شب در اطراف خلیج باکو می‌درخشیدند. هوا نسبتاً آرام و ساکن بود و هیچ نسیمی نمی‌وزید. سطح دریا صاف بود و عکس چراغ‌های ساحل به طرز زیبایی در آن منعکس می‌شد. در عرشه نشسته و در این شب زیبا مشغول صحبت شدیم. ناگهان مهندس کروسل از جای خود بلند شد و با انگشت نقطه‌ای را در جهت شهر سیاه نشان داد. شعله‌های آتش سر به آسمان می‌زد. به علت بعد مسافت و تاریکی شب تشخیص محل آتش سوزی که آیا در داخل تأسیسات شرکت نوبل یا در منطقه دیگری از شهر سیاه بود، میسر نبود. گفته می‌شد هر هفته یک آتش‌سوزی کوچک یا بزرگ در این منطقه به

۱. Mikael .۲ Merkur Kaukasus

۳. میرزا نصرالله‌خان نائینی، تولد ۱۲۶۱، درگذشت ۴ شعبان ۱۳۲۵ ه ق برابر ۱۹۰۷ م، ملقب به مصباح‌الملک در ۱۲۹۹، مشیرالملک ۱۳۰۸ و مشیرالدوله ۱۳۱۷ ه ق، سیاستمدار دوران ناصری تا اوایل سلطنت محمدعلی شاه که فرمان مشروطیت هنگام صدراعظمی او در ۱۴ مرداد ۱۲۸۵ خ به امضای مظفرالدین شاه رسید. او پس از فوت مظفرالدین شاه تاج پادشاهی را بر سر محمدعلی شاه گذارد.

وقوع می‌پیوست و پی‌آمدهائی داشت. چون آتش‌سوزی ادامه یافت، آقای مهندس کروسل و مهندس لامبرت با توجه به تجربیات خود پس از خداحافظی سریع کشتی را ترک نمودند. آنها به یک کالسکه نشسته و با سرعت تمام به سمت آتش‌سوزی در شهر سیاه حرکت کردند. احتمالاً یکی از موتورهای بخار منفجر شده یا یکی از مخازن آتش گرفته بود. شعله‌های آتش در مقابل چشم ما محدوده وسیعی را پوشانده و دود مشکی مانند چادر عزا روی تمامی شهر سیاه را تیره کرده بود. آذیرهای خطر از همه طرف به گوش می‌رسید و آنهائی را که از عمق فاجعه باخبر بودند، بیشتر آزار می‌داد. متأسفانه ما بعدها هم از علت و محل آتش‌سوزی بی‌اطلاع ماندیم.

به زودی زمان حرکت کشتی فرا رسید و بوق سوم آن به صدا درآمد. لنگر برداشته شد و ساعت یک بامداد کشتی میخائیل به آرامی از خلیج خارج گشته و به سمت جنوب حرکت کرد. کشتی عظیم‌الجثه سطح آئینه‌وار دریا را با دماغه خود پاره می‌کرد. پس از مدتی نور چراغ‌های باکو و سپس نور چراغ دریائی هم از نظرها ناپدید گشت. زمانی‌که دیگر نوری به چشم نمی‌خورد به کابین‌های خود رفته و به استراحت شبانه پرداختیم.

بامداد روز بعد از دهانه رود کورا در نزدیکی شهر سالجان<sup>۱</sup> که محل ماهیگیری ماهی خاویار در ابعاد عظیمی می‌باشد، عبور کردیم. هوا هنوز خوب بود و از نسیم دریائی خبری نبود. تقریباً تمامی مسافرین در عرشه کشتی اجتماع کرده بودند. کاپیتان کشتی آقای بوندزورفت<sup>۲</sup> اهل فنلاند بود و تقریباً در تمام طول سفر از هم‌صحبتی با او لذت بردیم. رئیس قسمت موتورخانه کشتی مهندس تورنروز<sup>۳</sup> هم، آنچنان که از نامش پیداست اهل کشور سوئد بود. این کشتی ابتدا مسافرین و کالا را از باکو به انزلی در ساحل ایرانی دریای کاسپین حمل می‌کرد. سپس از انزلی به باکو مراجعت کرده و از طریق دربند و پترووسک<sup>۴</sup> به قسمتی از دهانه رود ولگا معروف به ۹ پا وارد می‌شد. در آنجا مسافرین و کالا به وسیله قایق‌های کوچکی به آستاراخان حمل می‌شدند.

سفر دریائی کاملاً یکنواخت بود و هیچ تغییری در مناظر ایجاد نمی‌گشت. فقط یک کشتی بادبانی عجیب در دریا دیده شد. در جزیره‌ای یا بهتر بگویم صخره‌ای گروه بزرگی از پلیکان‌ها نشسته و حمام آفتاب می‌گرفتند. در سمت راست مسیر، ساحل و رشته کوه‌های طالش به شکل ریسمان باریکی در افق مشاهده می‌شد. ساعت ۱۲ میز صبحانه مفصلی در عرشه چیده شد و خدمه کشتی هم در کنار مسافرین مشغول خوردن غذا شدند. دریای مازندران در این وعده غذایی حضور چشمگیری داشت و نماینده‌ای از انواع ماهی‌های آن به روی میز حاضر بود.

ساعت ۱ بعدازظهر به لنکران رسیدیم. در فاصله چند بغلی از ساحل انداخته شد. چراغ دریائی، باغ‌های سرسبز اطراف شهر، خانه‌ها با بام‌های گیاهی و سفالی و در پشت آنها کوه‌های طالش به رنگ آبی روشن به وضوح نمایان بود. قایق‌های بزرگ، جادار اما ناراحت که جلو و عقب آنها بلندتر بود با پاروزنان تاتار با پیراهن سرخ‌رنگ در اطراف

۱. Saljan. ۲. Bondsdorft. ۳. Törnros. ۴. Petrovsk.

نردبان کشتی اجتماع کردند. پس از گرفتن عکسی از منظره شهر و عکس دیگری از کل گروه مسافرین، به همراه کاپیتان کشتی به قایقی نشسته به سمت شهر حرکت کردیم. چراغ دریائی، یک برج گرد، بلند و سفید با بام فلزی سرخ رنگ در نزدیکی ساحل واقع شده بود. اثرات گلوله‌هائی بر دیواره آن، حکایت از آن داشت که از این مکان هنگام هجوم اشرا، به عنوان پناهگاه استفاده می‌شد. در داخل آن دو قبضه توپ قدیمی قرار داشت. از بالای برج منظره شهر و باغ‌های اطراف، رشته کوه‌ها، ساحل دریا، کشتی غول‌پیکر میخائیل و قایق‌های اطراف آن بی‌اندازه زیبا بود. آنگاه برای پیاده‌روی به شهر رفتیم. مدتی در خیابان‌های خنک و سایه‌دار آن قدم زده و پس از آن به کشتی مراجعت نمودیم.

پس از چند ساعت توقف در لنکران به سمت جنوب و آستارا واقع در مرز روسیه و ایران، حرکت کردیم. هوا همچنان خوب بود و از گرما خبری نبود. ابرهائی در کمرکش کوه‌های طالش به چشم می‌خورد. ساحل کاملاً یکنواخت بود و صخره‌های کوه‌ها در پشت منظره قرار داشتند. از پای کوه‌ها تا ساحل دریا دشت سرسبزی گسترده شده بود. شهر آستارا در این دشت پهناور و سبز و خرم واقع شده بود. ساعت ۶ بعدازظهر به بندر رسیدیم و پس از توقف کوتاهی به سمت انزلی در جنوب‌شرق، اولین قدمگاه ما در خاک ایران، حرکت کردیم.